

Sechs Fragen an Uwe Kunert

„Novelle der Kfz-Besteuerung ist reine Symbolpolitik“



Dr. Uwe Kunert
Wissenschaftlicher
Mitarbeiter
in der Abteilung
Energie, Verkehr, Umwelt
am DIW Berlin

Herr Dr. Kunert, in Deutschland wird die Bemessung der Kfz-Steuer ab Juli 2009 novelliert. Sie kombiniert die Besteuerung des Hubraumes mit den CO₂-Emissionen des Fahrzeuges. Warum macht man nicht einen konsequenten Schritt und besteuert nur nach Verbrauch?

Das ist wirklich ein großes Dilemma der deutschen Steuersystematik, die wir in anderen Ländern teilweise auch finden. Die Ursache liegt im Wesentlichen in der bevorzugten Besteuerung des Dieselmotors. Damit soll die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Transportgewerbes gewahrt werden. Man versucht einen steuerlichen Ausgleich herzustellen, indem man die Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge wesentlich höher ansetzt. Das geht über das Merkmal Hubraum, denn wenn man sich nur auf die CO₂-Besteuerung verlegen würde, würde der Diesel im Prinzip sogar besser abschneiden und nochmals einen steuerlichen Vorteil erlangen.

Sollte man die unterschiedliche Besteuerung von Diesel und Benzin nicht aufgeben?

Auf jeden Fall. Der einzige Grund ist die internationale Wettbewerbssituation des Transportgewerbes. Aber seit der neueren Energiesteuerrichtlinie der EU könnte der Gesetzgeber die gewerbliche und private Verwendung von Diesel in der Besteuerung trennen, und das ist auch administrativ ohne größere Probleme umsetzbar.

Werden denn durch die Novelle der Kfz-Besteuerung Kaufanreize für sparsamere Pkws geschaffen?

Nein. Das, Diese Novellierung ist reine Symbolpolitik, weil man dieses Vorhaben noch vor der Wahl umsetzen wollte. Am Markt wird sich faktisch kaum etwas verändern. Außerdem kommt die Novelle nicht nur sehr spät, auch die Ausgestaltung ist schwach. Nach den Erfahrungen in anderen Bereichen müsste man an dieser Stelle sogar ein System der vorübergehenden Subvention zur Einführung neuer Technologien haben.

Die Besteuerung der Pkws wird in den einzelnen europäischen Ländern sehr unterschiedlich gehandhabt. Gibt es einen Trend?

Man kann im Prinzip zwei Trends sehen. Das unerfreuliche ist, dass es immer unübersichtlicher wird, obwohl die EU-Kommission seit Jahren bemüht ist, eine Vereinheitlichung der Besteuerung herzustellen. Eine einheitliche Regelung hätte für die Hersteller den Vorteil, dass sie sich nicht an verschiedenen Regulierungen bei der Auslegung ihrer Fahrzeuge orientieren müssten. Es ist nicht gelungen, diesbezüglich Fortschritte zu erzielen. Aber von sich aus sind immer mehr Länder dabei, die CO₂-Komponente in der Besteuerung wesentlich deutlicher zu berücksichtigen.

» Eine transparente CO₂-Besteuerung wie in England ist vernünftiger als unsere komplizierte Steuer. «

Gibt es in Europa ein Steuermodell, das als Vorbild für Deutschland dienen könnte?

Das glaube ich nicht. Die nationalen Unterschiede in der Kfz-Besteuerung hängen nicht nur mit der CO₂-Komponente zusammen. Sie haben teilweise historische Gründe oder resultieren aus der Stellung im gesamten Steuergefüge eines Landes. Es gibt aber Länder, in denen die Kfz-Steuer transparenter ist. Zum Beispiel ist die Kfz-Steuer in Großbritannien in klar ablesbaren Bändern der Belastung einzig am CO₂-Ausstoß orientiert. So etwas ist viel vernünftiger als eine komplizierte Steuer, wie wir sie jetzt bei uns mit der Novellierung haben.

gen nicht nur mit der CO₂-Komponente zusammen. Sie haben teilweise historische Gründe oder resultieren aus der Stellung im gesamten Steuergefüge eines Landes. Es gibt aber Länder, in denen die Kfz-Steuer transparenter ist. Zum Beispiel ist die Kfz-Steuer in Großbritannien in klar ablesbaren Bändern der Belastung einzig am CO₂-Ausstoß orientiert. So etwas ist viel vernünftiger als eine komplizierte Steuer, wie wir sie jetzt bei uns mit der Novellierung haben.

Muss Deutschland nachbessern, oder müssen wir jetzt mit einem halbherzigen Steuerentwurf leben?

Damit müssen wir jetzt leben, denn man kann ja so ein System nicht andauernd umbauen. Man hätte hier deutlicher und klarer rangehen können und die Novelle zum Beispiel auch mit einem Bonus-Malus-System verbinden können, um neue effiziente Fahrzeuge zu fördern. Dadurch, dass eine Steuer statt 100 nur 50 Euro im Jahr beträgt, wird nichts erreicht.

Das Gespräch führte
Erich Wittenberg.
Das vollständige Interview zum Anhören
finden Sie auf
www.diw.de

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin
Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann
(Präsident)
Prof. Dr. Tilman Brück
Dr. habil. Christian Dreger
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Alexander Kritikos
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Christian Wey

Chefredaktion

Kurt Geppert
Carel Mohn

Redaktion

Tobias Hanraths
PD Dr. Elke Holst
Susanne Marcus
Manfred Schmidt

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent./min.
Reklamationen können nur innerhalb
von vier Wochen nach Erscheinen des
Wochenberichts angenommen werden;
danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,–
Einzelheft Euro 7,–
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer
und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende
ISSN 0012-1304
Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung
eines Belegexemplars an die Stabs-
abteilung Kommunikation des DIW
Berlin (Kundenservice@diw.de)
zulässig.

Gedruckt auf
100 Prozent Recyclingpapier.